

100 AÑOS DEL CARRO DE COMBATE EN ESPAÑA

Una quimera a través del tiempo

ANTONIO J. CANDIL

Evolución de un arma desde el comienzo de su utilización en Marruecos hasta el momento actual, pasando por la Guerra Civil, los acuerdos hispano-norteamericanos, Ifni y el Sahara (1922-2022)



Dedicatoria y agradecimientos

***Si no tienes la vista del Águila y el corazón del León,
echa pie a tierra porque no vales para el Arma Acorazada***

En primer lugar, dedico estas páginas al Arma de Caballería, arma incomprendida en España y casi ya anulada por los políticos de turno, con la colaboración de algunos generales.

A todos aquellos que me enseñaron, estén o no ya, y que, de alguna manera, me inocularon el virus de los carros unido al espíritu jinete, y creyeron en mí: Carlos Marquerie Marzo, Pepe Rivera Izquierdo, Pepe Segoviano, Antonio Ríos Espariz, José de Francisco, José Travesedo y Martínez de las Rivas, José Peñas, Ángel Lobo, Antonio Unzurrunzaga, Martín Aleñar Ginnard, y José Romero Alés.

A mis amigos y subordinados en el Programa Leopard, y muy especialmente a Paco Membrillo, Carlos Palacios, Rafael Muñoz, Paco Marín, Joaquín Esteban, Fernando Pérez de Lema, y Manuel Martínez Martínez (3M). A mi amigo, y superior, Fernando Cano Velasco, con agradecimiento por estar siempre cerca.

A mi gran amigo, y mentor, Stanley G. Payne, que siempre me dijo que tenía que escribir esta historia en castellano. Quiero agradecer al profesor Stanley G. Payne su constante apoyo y su empuje para que esta obra se publicase en idioma castellano, tras el éxito alcanzado con la versión en idioma inglés.

A mi amigo Roberto Gutiérrez, analista, y especialista en todo lo militar que, aunque esté fuera ya del ámbito militar sigue siendo carrista, y jinete.

A mi padre, que siempre me habló de carros de combate, y que vivió gran parte de lo que cuento en estas páginas, y que me transmitió el espíritu jinete y el amor al caballo.

Antonio J. Candil

A mi hermana María, a mis hijos Beatriz y Carlos, y a mis nietos Ayden, Charlie y Katherine, aunque no sepan nada de carros de combate.

También quiero agradecer a los profesores Shannon Fleming y José Álvarez su interés a fin de que presentase los fundamentos de esta obra en la 59ª Conferencia Histórica del Valle del Missouri, que tuvo lugar en Omaha, Nebraska, Estados Unidos, en 2016.

No quiero olvidar aquí al Instituto de Historia y Cultura Militar, en Madrid, a la Escuela del Arma Acorazada norteamericana, en Fort Knox, ni a la Academia Militar del Ejército italiano, en Módena, por su ayuda al consultar la valiosa documentación que se conserva en sus archivos.

A todos los amigos de los carros de combate, por su interés y apoyo.
¡A todos, gracias por haber contribuido a hacer interesante mi vida!

Antonio J. Candil, 2022

Nota del autor

Como oficial superior del Ejército de Tierra, a través de mis destinos en unidades acorazadas a lo largo de mi carrera -y muy especialmente en mi último puesto como director del Programa Leopard-, he experimentado y sido testigo de la lucha llevada a cabo para intentar hacer comprender al Mando militar el concepto del moderno carro de combate y su valor, no ya para sustituir el caballo sino para establecer el carro de combate como el principal sistema de armas del Ejército español en los conflictos de la segunda mitad del siglo XX y en lo que va del presente siglo, así como en intentar crear un Arma Acorazada, al igual que la mayoría de los ejércitos occidentales, ideas ambas en las que creo haber fracasado, y que expongo a lo largo de estas páginas.

Fui afortunado, sin embargo, al verme implicado de alguna manera en la aplicación del concepto de la movilidad en el campo de batalla, y en todo lo que estaba relacionado con los medios acorazados, ya casi desde mis primeros días en la Academia General Militar, y posteriormente en mis primeros destinos en la División Acorazada y en el Sahara. Desde entonces, a pesar de mis destinos en puestos de Estado Mayor, he estado relacionado, ya de manera directa o indirecta, con todos los desarrollos e intentos que han tenido lugar en España relacionados con el desarrollo o modernización de carros de combate y con la doctrina de empleo de las unidades acorazadas, hasta que voluntariamente puse fin a mi carrera.

En mi condición de teórico del arte de la guerra, valga esta denominación ya que nunca he intervenido en ninguna, siempre he estado interesado en la relación teoría-práctica. Mi formación clásica con los jesuitas, combinada con mi propia forma de ser -siempre dispuesto, al debate-, lo que reconozco, me ha llevado siempre a dudar, cuando menos, de las creencias o razonamientos establecidos de antemano casi como dogmas. Ciertamente, sin poseer experiencia directa de combate, es difícil sostener, a veces, mis

puntos de vista, pero, a cambio, creo que mi aprendizaje y tiempo vivido con los principales ejércitos más adelantados en el campo de los medios acorazados – como son Estados Unidos, Francia, Alemania e Israel, compensa mis posibles carencias, aunque me hace desconfiar y poner en tela de juicio todo lo que se me había dicho con anterioridad hasta ese momento al no poderlo comprobar con certeza.

En las páginas que siguen trato de explicar con detalle lo que ha significado incorporar al arsenal español un sistema de armas complejo, pero letal, como es el carro de combate. El lector podrá apreciar una descompensación notable entre el espacio dedicado al carro de combate Leopard 2 y el dedicado a sus predecesores. Ello tiene su explicación, que no es otra que el espacio de tiempo que cada sistema ha requerido. Mientras que cada sistema previo al Leopard ha venido siendo construido, recepcionado, entregado e integrado en un lapso de una duración media de diez años, el Leopard ha requerido en España la friolera de 14 años desde la firma del contrato, que aumentan a 18 si se tiene en cuenta el período previo de toma de decisión y negociaciones iniciales.

Han sido no pocas las decepciones sufridas en los últimos años de mi vida militar activa, en relación con la adquisición del sistema de armas Leopard 2, concernientes a su diseño y desarrollo de lo que se dio en llamar la “peculiaridad española”. Ello me motivó para hacer una revisión de todos los parámetros que afectaban al diseño general, llegando a la conclusión de que ciertos aspectos, decisiones y fundamentos estaban basados en evidencias más bien débiles o apresuradas que, como los hechos han demostrado posteriormente, han sido debidamente revisadas y rectificadas -no ya en España obviamente-, pero si en Alemania e incluso en Estados Unidos, a consecuencia de los diferentes escenarios de guerra asimétrica en donde los carros de combate se han venido empleando.

Cuando me propuse estudiar y escribir acerca de lo que había sido el comienzo y evolución de los carros de combate en el Ejército español, a través de las diferentes épocas, y tuve acceso a las diversas fuentes y estudios realizados por diferentes autores, confieso que me sorprendí y entendí que se había vivido un mito, una quimera, que era difícil de desalojar de la mente de muchos de nosotros en el ámbito militar. A ello tuve que sumar mi propio escepticismo. Ese mito sigue vivo, sin embargo, cuando -como prueban las recientes Jornadas para conmemorar el centenario de las fuerzas acorazadas organizadas en 2022-, una vez más se ha hecho loa de las “proezas” realizadas, ignorando la realidad.

Como conclusión a la investigación realizada, quiero añadir que he pretendido clarificar cuánto éxito o cuánto fracaso puede incluirse en la historia oficial que un día deba escribirse. He intentado ser objetivo, y tener claridad de pensamiento, uniéndolo todo al deseo, no exento de alguna imaginación -lo reconozco-, rechazando los llamados métodos tradicionales de investi-

gación, y combinándolo con mi propensión a hablar alto y claro, y con mi conocimiento de la historia. Esas han sido mis herramientas de trabajo.

El Ejército que surgió tras la Guerra Civil no entendió el valor del carro de combate como sistema de armas y, como consecuencia, nunca se creó un Arma Acorazada, subordinando los carros de combate al Arma de Infantería. Por suerte para España, nunca se vio en la necesidad de que se demostrase lo equivocado de esta postura.

Antonio J. Candil, 2023

“Los filósofos y científicos han demostrado que el secreto de la existencia estriba en saber adaptarse a los cambios de situación. La historia nos presenta un catálogo continuo de errores cometidos por no haber cambiado cuando era necesario. Y precisamente los ejércitos, que por razones de su misión deben ser las instituciones más flexibles, han resultado ser las más rígidas, hasta el punto de perder por ello las causas que defendían”

Sir Basil Liddell Hart, “Thoughts on War”, 1944



ÍNDICE

Prólogo	15
Introducción	19
Caos, Desorganización e Ignorancia en la introducción de los carros de combate y medios acorazados en el ámbito militar español	25
Entre la República y la Guerra Civil: Incoherencia plena y carencia total de medios acorazados	33
La Guerra Civil: se empieza sin carros de combate y cuando se acabe los carros no habrán resultado decisivos para ninguno de los contendientes	43
La Guerra Civil: rara vez se van a emplear los carros como preconizaban los apóstoles de la mecanización	49
Primeros combates de la Guerra Civil con uso de medios acorazados: enseñanzas y lecciones que no se tendrán en cuenta	57
Principales batallas con empleo de carros de combate en la Guerra Civil: por fin se vislumbra el significado de la guerra de movimiento y la utilización de los medios acorazados	69
La Postguerra: ¡súplalo Ud. con el cielo! casi sin carros otra vez, pero sin querer aprender tampoco	103
1954: Bienvenido Mr. Marshall, llega aire fresco desde Estados Unidos y la Caballería empieza, por fin en serio, su mecanización. Del mulo y el caballo se pasa al Jeep y al carro M-47	109
La década de 1970. A pesar de la relación con Estados Unidos se empieza a flirtear con Francia y llegan los carros AMX-30	127
1980: Se lamenta la experiencia francesa; Regreso al punto de partida	145
Los años 90: se acepta lo que antes no se pudo obtener. Llegan los carros M-60 norteamericanos con casi 20 años de retraso	151
A mitad de la década de los 90 se produce lo inesperado: se inicia el Programa Coraza 2000 y llegan los primeros carros alemanes Leopard 2	159
Epílogo y consideraciones	263
Anexo: material gráfico	249
Bibliografía recomendada	313



Prólogo

El coronel D. Antonio Candil Muñoz, en situación de retirado, autor de este libro ha tenido la gentileza de elegirme para escribir el prólogo de esta obra.

Conozco a Antonio desde hace muchos años cuando coincidimos ambos de alumnos en la entonces denominada Escuela de Estado Mayor y, aunque no coincidimos en el mismo Curso, ya pude percibir entonces la enorme personalidad, competencia profesional y cualidades personales de este gran amigo y compañero.

Posteriormente, a lo largo de nuestra trayectoria profesional en activo, fueron numerosas las oportunidades en las que también me encontré con Antonio por diferentes motivos (ambos, por ejemplo, aunque en años distintos, asistimos al Curso Avanzado del Arma Acorazada en Fort Knox, del Ejército norteamericano) y la opinión inicial que me formé de él no varió en absoluto sino que incluso se incrementó y mejoró notablemente. Finalmente, fue mi subordinado durante algo más dos años en la Subdirección de Programas del Mando Logístico del Ejército y fue entonces cuando ya pude corroborar su extraordinaria valía profesional.

Este libro, constituye, en mi opinión, una magnífica aportación que el coronel Candil lleva a cabo precisamente cuando se ha conmemorado, el pasado año, el Centenario de las Unidades Acorazadas en España y viene a completar, de manera muy brillante, la historia – azarosa en muchas ocasiones – de lo que ha sido en nuestro Ejército de Tierra, la creación, desarrollo y perfeccionamiento de esas Unidades Acorazadas. Destaca, como resalta el propio autor, a lo largo de su obra, la importancia y preeminencia fundamental que tiene para el enfrentamiento armado el Carro de Combate en el contexto de la guerra terrestre. Precisamente la guerra de Ucrania, cercana a cumplir su primer año de conflicto, viene a corroborar este argumento cuando hemos sido testigos de las peticiones – desesperadas en ocasiones – de varios de los líderes ucranianos para que los países occi-

dentales proporcionen unidades y vehículos acorazados para enfrentarse al enemigo ruso. De hecho, ya hemos visto como Polonia, el Reino Unido y Alemania han comenzado a entregar vehículos acorazados y no es difícil presuponer que a esas entregas seguirán otras procedentes de otros países occidentales. Por tanto, como ha ocurrido tantas otras veces a lo largo de la historia militar de los países, materiales que según ciertos “expertos” están llamados a desaparecer, no sea así ni mucho menos y la vigencia, repito, del Carro de Combate y de las Unidades Acorazadas, sea más que evidente.

Otro aspecto muy interesante de esta obra es, como la describe el propio autor, la eterna polémica (en nuestro país, al menos) acerca de la posible creación del Arma Acorazada y al mismo tiempo, como también lamenta el propio coronel Candil, la “práctica desaparición” del Arma de Caballería en el momento actual de nuestro Ejército de Tierra. No es hora de buscar o señalar culpables, pero no cabe duda de que el número excesivo de modificaciones orgánicas y administrativas sufridas en los últimos años por las FAS en general y por el Ejército de Tierra en particular han tenido su incidencia. Sin embargo, este argumento tampoco resulta ser muy válido. ¿O es que podemos negar las sucesivas modificaciones de todo tipo que han sufrido todos los Ejércitos occidentales desde el final de la Segunda Guerra Mundial y, más tarde, desde la caída del Muro de Berlín y la desaparición de la URSS? Por tanto, dejo al lector que saque sus propias conclusiones.

Me ha parecido excelente, por otra parte, la prolija descripción que ha llevado a cabo el autor en los capítulos que dedica a la Guerra Civil española y el empleo en ella, por parte de ambos contendientes, de medios acorazados, así como de las incipientes Unidades Acorazadas que se crearon acompañado todo ello de una profusión de notas al pie y de datos históricos que resultan muy interesantes e instructivos.

El coronel Candil ha efectuado también un repaso muy minucioso de lo que ha sido la historia de los Carros de Combate y de las Unidades Acorazadas desde los primeros tiempos de la Guerra de África hasta nuestros días y explicando muy bien, por cierto, las vicisitudes que sufrió nuestro Ejército de Tierra a lo largo de todo ese período con especial hincapié a partir de 1953 cuando comienza la “ayuda americana” a España pasando posteriormente por las “maniobras” francesas para que se hiciera realidad el carro AMX-30 en nuestra orgánica y terminando, como no podía ser menos, con el Programa Leopardo del que salieron todos los carros de combate actualmente en servicio en nuestro Ejército. Programa, por cierto, del que el coronel Candil fue iniciador y ejecutor en grado superlativo pues no en vano estuvo al frente de ese Programa durante diez años.

Quiero así mismo rendir un homenaje al primer héroe de Unidades Acorazadas, el sargento de Infantería D. Mariano García Esteban (1894-1971) que se hizo acreedor a las dos máximas condecoraciones de nuestro Ejército, la Cruz Laureada de San Fernando y la Medalla Militar Individual durante los

combates que tuvieron lugar en Junio de 1923 en la Guerra de África y que, a consecuencia de ellos, perdió la vista e ingresó en el Cuerpo de Mutilados.

Y, por último, quiero rendir también un homenaje a mi amigo Antonio. Estoy convencido, y así lo manifesté a mis superiores en el Mando Logístico del Ejército de Tierra en su momento, que sin la dedicación y el trabajo abnegado, la profesionalidad, el buen hacer y la constancia del coronel Antonio Candil Muñoz en su afán por conseguir que el carro de combate Leopard 2E pasase a ser una realidad de las Unidades Acorazadas de nuestro Ejército, hoy en día los 219 carros de combate de ese modelo existentes actualmente serían una auténtica quimera.

Fernando Cano Velasco,
*General de Brigada de Infantería (Retirado), antiguo subdirector de
Programas del Mando de Apoyo Logístico del Ejército de Tierra,
Madrid, enero de 2023*



Introducción

“No hay por qué negar que en ningún período de su historia ha sido el porvenir de la Caballería tan incierto como hoy... Hoy, los inventos que principalmente ponen a discusión su razón de ser son la aviación y los vehículos mecánicos combatientes, que sin duda ejercerán sobre la táctica una verdadera revolución. ¿Podrá la Caballería adaptarse al nuevo estado de cosas?”

Teniente coronel de Caballería José Monasterio, profesor de la Academia General Militar, “El Momento de la Caballería”, 1930

En primer lugar, vaya por delante, lo que ya he dicho abiertamente alguna vez, que la historia y evolución de los carros de combate y la mecanización en España han sido una prueba palpable, y continua, de negligencia y trato despectivo hacia los medios mecanizados por parte del Ejército, cuando no de incompetencia contumaz. Lo dije hace mucho tiempo ya, en un acto público de presentación de un libro mío, por parte del entonces secretario de Estado de Defensa, y luego ministro, Sr. Pedro Morenés, y lo ratifico ahora una vez más. España es el único país de la OTAN que no dispone de un Arma Acorazada como tal; nunca se constituyó ni se organizó; los carros de combate y los medios acorazados acabaron siendo distribuidos de forma más bien errática entre la Infantería y la Caballería sin más, dando preponderancia a la Infantería, y así se ha continuado hasta el momento presente lo que revela claramente que nunca se entendió el concepto de mecanización ni el valor añadido que suponía contar con carros de combate en la fuerza terrestre. Ni siquiera ha habido una escuela única donde se centralicen la enseñanza y doctrina sobre los medios acorazados. Para unos eran un vehículo y para otros, un arma de apoyo sin más. No hubo nunca en España apóstoles de la mecanización como Fuller, Liddell Hart o Guderian, y los que lo intentaron fueron y fuimos silenciados.

Como algo novedoso, el interés del Ejército por los carros de combate tuvo su origen, obviamente, en el empleo hecho por los Aliados durante la Primera Guerra Mundial de este nuevo tipo de sistema de armas en el Frente Occidental. Era más bien curiosidad; España no necesitaba, en 1918, carros de combate¹. Consecuentemente, se produjo una primera solicitud española² de compra en Francia de un único carro de combate ligero Renault, al objeto de evaluar su capacidad, lo que tuvo lugar en octubre de 1918, cuando la guerra aún no había acabado en Europa, y naturalmente, no fue atendida hasta que acabó el conflicto.

Cuando la administración francesa lo tuvo a bien, ya en enero de 1919, y contestó positivamente, el Ministerio de la Guerra, en Madrid, consiguió que se aprobase la adquisición, en marzo³, y un primer carro ligero Renault FT-17 (FT/Faible Tonnage) llegó a Madrid en mayo, iniciándose su evaluación y pruebas en los terrenos de instrucción del Ejército en la zona de la Venta de la Rubia, en el actual barrio de Campamento, en Madrid. La comisión que llevó a cabo la evolución -Comisión de Artillería para Experiencias, Proyectos y Comprobación del Material de Guerra-, concluyó un informe positivo recomendando la adquisición de 10 carros Renault más -8 dotados con ametralladoras Hotchkiss y 2 con el cañón Puteaux de 37 mm⁴-, firmándose un Real Decreto para su adquisición en agosto de 1919⁵. Desde el momento de la petición hasta la decisión de compra de los carros, el Ministerio de la Guerra, en menos de un año, había pasado por la dirección de cuatro ministros; no hacen falta comentarios, lo dejo para que juzgue el lector.

Sin embargo, la historia acabó mal ya que, en noviembre de 1919, los Aliados vencedores en la guerra decidieron, de común acuerdo, no exportar a terceros cierto material de guerra y en este concepto se incluían los carros de combate⁶. Compuesto y sin novia, el Ejército español no se desanimó y llevó a cabo gestiones con la misma finalidad tanto en Gran Bretaña como

1 En 1909, había surgido cierto interés por dotar de alguna protección pasiva a los pocos camiones o vehículos que se venían utilizando ya en Marruecos, especialmente en la zona de Melilla, y que solían ser tiroteados por los rifeños, pero la idea era proteger al personal, y nunca estuvo en la mente de aquellos que lo sugirieron, el contar con vehículos protegidos para atacar al enemigo. Ese fue el origen de los "camiones protegidos", pero no de los carros de combate.

2 La petición fue tramitada por el agregado militar en la embajada española en París, siendo ministro de la Guerra el general Dámaso Berenguer, que era oficial de Caballería, aunque ello no tuvo que ver nada en la petición. De hecho, ésta se hizo en nombre de la Sección de Artillería del Estado Mayor, pero se decía, curiosamente, que el destino de ese único carro era el Museo del Ejército.

3 Cuando se recibió la contestación francesa y se logró aprobar la adquisición del primer carro, el ministro de la Guerra había cambiado y era ahora el general Diego Muñoz Cobos, también procedente de Caballería, aunque ello igualmente no tuviera ningún significado.

4 El cañón Puteaux SA 18, de 37/21 mm era un arma de tiro rápido diseñado para batir infantería y fortificaciones ligeras, pero carecía de capacidad como arma contracarro, dada la baja velocidad inicial de los proyectiles, y, por tanto, su capacidad de perforación era escasa. Las ametralladoras Hotchkiss eran de calibre 7 mm y solían encasquillarse frecuentemente.

5 En el momento de firmar el decreto de adquisición, el ministro de la Guerra era el general Antonio Tovar, éste procedente de Infantería, aunque su anterior destino había sido el de director de la Guardia Civil.

6 Muy posiblemente esta decisión estaba motivada por el deseo de que no llegara la tecnología disponible a terceros países no deseados como podían ser Alemania y la naciente Unión Soviética.

en Estados Unidos que -del mismo modo que en Francia -no en vano eran aliados-, fueron rechazadas⁷.

Hasta ese momento, y ni siquiera después en los años inmediatos, nunca surgió ninguna iniciativa de desarrollo de un carro de combate en España. Ni desde el Ministerio de la Guerra ni por parte de la industria, ni a título personal, nadie tuvo ninguna idea digna de consideración. El interés por los carros de combate estaba motivado más por curiosidad, como he dicho, que por necesidades tácticas ni por supuestas exigencias para combatir en Marruecos. A pesar de estas compras iniciales de carros de combate, el Ejército continuó con su anticuada organización y con la escasez de material. Los carros eran vistos como un arma pesada más, en lugar de como un medio para incrementar la movilidad y maniobra en el campo de batalla.

El problema militar de España no tendría remedio, porque siempre habían fracasado todas las innovaciones mejor intencionadas, debido a la falta de competencia y la mezquindad de espíritu de los mandos superiores que habían de darles vida. En cuanto a las características del tan deseado carro Renault FT-17⁸, hay que señalar que se trataba de un carro ligero para acompañamiento de la infantería, según la concepción francesa, con una velocidad máxima de unos 8 km/h, que se empleó con cierto éxito durante la Primera Guerra Mundial, entrando en combate a mediados de 1918. De alguna manera, era un precursor, ya que presentaba el diseño de lo que luego serían los carros de combate modernos -de hecho, fue el primer vehículo acorazado con forma moderna, es decir, con una torre con el armamento principal sobre el casco acorazado y movido por orugas-, siendo la torre capaz de girar manualmente 360°, y muchos países, entre ellos Estados Unidos, lo adoptaron para sus ejércitos. No obstante, pronto sería superado.

Por otra parte, cuando finalmente Francia aprobó la venta a España de los carros Renault, alguien tuvo la “genialidad”⁹ de adquirir también, igualmente en Francia, unos ingenios considerados como carros de combate, pero difíciles de calificar como tales, a no ser como piezas de artillería auto-

7 Una comisión, dirigida por el director de estudios de la Sección de Infantería de la Escuela Central de Tiro, visitó varios países y llegaron a considerar adquirir el carro ligero británico *Whippet*, pero razones financieras y políticas llevaron a decidirse en favor de los carros franceses, aunque Churchill se mostró dispuesto a mediar. “*Tank warfare during the Rif rebellion. 1921-1927*”, por el historiador y profesor de la Universidad de Houston, Texas, José E. Álvarez, Revista *Armor*, enero-febrero de 1997.

8 El motor, un Renault de 35 HP, estaba situado en la parte trasera. La alimentación se hacía con ayuda de bombas, y sus dos depósitos tenían una capacidad de 95 litros. La transmisión comprendía un embrague y caja de velocidades Renault, con cuatro marchas adelante y una marcha atrás. La refrigeración se hacía por agua y se podía acceder al motor por un portón trasero. La cámara de combate y la de conducción ocupaban la delantera, y la tripulación accedía al interior por dos puertas en la parte anterior. También había una salida en la trasera de la torre, y el conductor estaba sentado en la delantera, justo detrás de la puerta de entrada. El jefe de carro y tirador, a la vez, iba en la torre, en el centro del carro. Tenía cinco mirillas para la visión y podía girar la torreta manualmente. La cámara del motor estaba separada de la de combate por un tabique cortafuegos. La munición estaba almacenada debajo de la torre y a lo largo de las paredes de esta.

9 Muy posiblemente, el capitán Pedro de Jevenois, artillero, que llegaría a general más tarde, tuvo que ver con esta decisión y el posterior empleo de los vehículos Schneider, ya que, en 1921, había publicado un estudio en el Memorial de Artillería, titulado “*Artillería de acompañamiento. Nuevos materiales que la integran*”, siguiendo la doctrina francesa que consideraba a los carros blindados como “Artillería Especial”.

propulsadas -aunque el Ejército en España no lo tuviera muy claro entonces ni entendiera ese concepto-, que fueron los cañones de asalto Schneider CA-1 y que también llegaron en 1922. Así, cuando se levantó el veto a la compra de carros, se autorizó también la compra de una Batería de Cañones de Asalto¹⁰ -6 piezas Schneider-, el 12 de septiembre de 1921, para formar claramente una batería de artillería, sin definir antes ni el objetivo ni el posible empleo de estos vehículos. Fue obviamente un capricho, motivado posiblemente por el enfrentamiento y celos entre las Armas y Cuerpos del Ejército en aquellos días.

Resumiendo, los primeros carros de combate, que se puedan considerar como tales, del Ejército español fueron carros franceses Renault que habían sido adquiridos directamente en el país vecino, después de no poco porfiar, en 1922 y desde entonces prácticamente no se hizo casi nada hasta un tímido comienzo en 1926, que no acabó en nada serio. Los carros y los vehículos Schneider se emplearon sin mucho éxito en la Guerra de Marruecos y actuaron en el desembarco anfibio de Alhucemas, pero no se puede afirmar que fueran resolutivos en modo alguno en el conflicto, y poco más, lo que llevaría a que muchos oficiales los contemplaran despectivamente. A continuación, ya en 1926, quedaron casi relegados en los acuartelamientos hasta llegar a la penosa situación en que se encontrarían los escasos medios acorazados existentes diez años después, en 1936.

Ciertamente, España estaba a la zaga de las principales naciones europeas en términos de conocimiento del valor del carro de combate en el campo de batalla, y de pensamiento y desarrollo tecnológico, así como de introducción de nuevos procedimientos, tal y como afirma José Vicente Herrero¹¹ -una autoridad en el pensamiento militar español de la primera mitad del siglo XX-, pero no tengo más remedio que discrepar cuando dice que no se puede establecer, por ello, que el Ejército español fuera un caso perdido durante los años 1920 a 1930; se puede decir y se debe decir, y quedó demostrado en 1936 cuando se vio que la disponibilidad de medios acorazados -sobre todo carros-, era absolutamente nula.

Durante la primera mitad de los años 1920, la Caballería era el arma de la maniobra y la movilidad del Ejército español, su tradicional arrojo en el campo de batalla -bien demostrado en Marruecos-, el romanticismo de las cargas, el porte del jinete a caballo, en fin, representaban la esencia misma de la condición militar. La Primera Guerra Mundial, sin embargo, había he-

10 De hecho, el Schneider CA-1 fue el primer carro francés. Fue diseñado para franquear trincheras y zanjas, pero su longitud era demasiado corta para superar las trincheras alemanas, a pesar de lo cual se fabricaron 400. Actuaron por primera vez en abril de 1917, y fue un completo desastre, ya que 57 carros fueron destruidos por la artillería alemana que utilizó cañones de campaña a corta distancia con puntería directa. En 1918, fueron retirados gradualmente del servicio siendo sustituidos por los nuevos Renault FT-17. La adquisición de 6 por parte de España es incomprensible, y solo atribuible a la ignorancia.

11 José Vicente Herrero Pérez, *"The Spanish military and warfare from 1899 to the Civil War: the uncertain path to victory"*, Palgrave Mcmillan, 2017. José Vicente Herrero es un historiador independiente, licenciado por la Universidad de Zaragoza, y el King's College, de Londres.

cho cambiar para muchos esta percepción. La Caballería española, como el resto del Ejército, no vivió la Gran Guerra ni sufrió los profundos cambios que afectaron a otros ejércitos. Por ello, en esos años de la década de 1920 todavía consideraba la carga con sable como el principal modo de acción.

La maniobra está ligada estrechamente a la caballería, que la hace posible. Prescindir de la caballería -como prácticamente haría la Segunda República-, y no adaptarla a los nuevos tiempos iba a significar renunciar a la maniobra o, en todo caso, limitarla a pequeñas unidades. Para el Ejército español, sin alternativa técnica al caballo, renunciar a él en el campo de batalla significaría aceptar el sinsentido de la guerra de posiciones, como ocurrió en la Guerra Civil que estaba por venir. El combate interarmas debía ser el centro de la nueva táctica: infantería y artillería motorizadas, carros de combate y aviación, todos debían integrarse en las nuevas grandes unidades. En lo que pronto sería la Segunda Guerra Mundial, los vehículos de combate con nuevas capacidades técnicas sustituyeron al caballo de forma natural. Pero sólo los ejércitos que habían sabido preservar su aptitud para la maniobra pudieron aprovechar a fondo las posibilidades de los nuevos medios. Esto no fue entendido en España¹² y hubo oficiales que nunca lo aceptaron.

¹² En 1968, en la Academia General Militar, en Zaragoza, los cadetes seguíamos haciendo prácticas de escuadrón de sables en la instrucción táctica de Caballería y como único vehículo contábamos con jeeps Willys norteamericanos, pero no carros de combate ni medios acorazados.